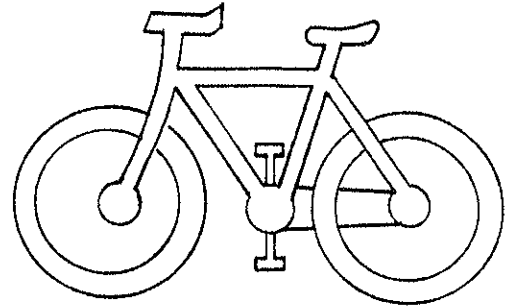


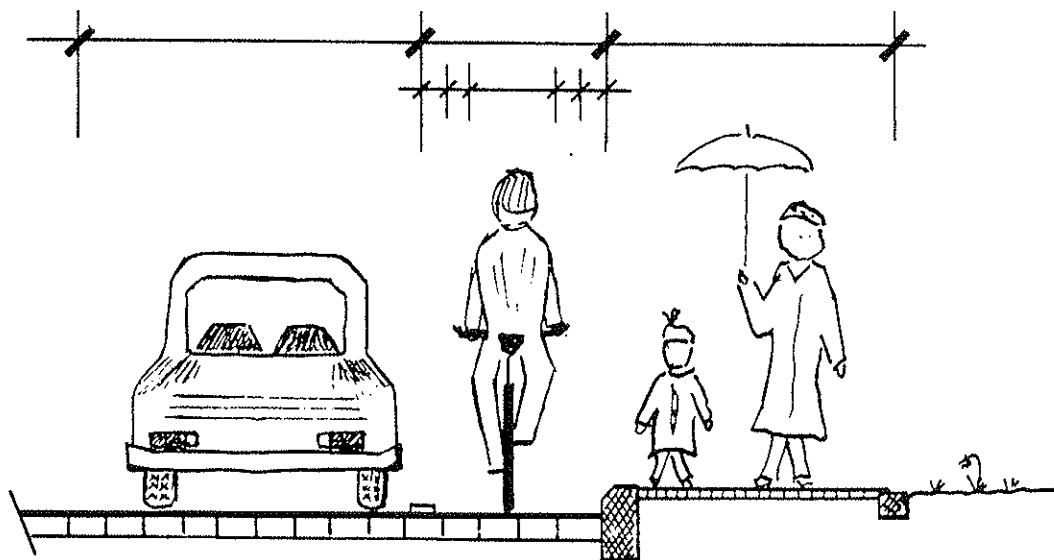


Kantonales
Radroutenkonzept 96



Projektierungsgrundlagen

für Radverkehrsanlagen



Tiefbauamt Obwalden
Dorfplatz 4, 6060 Sarnen

Tel 041 / 666 62 88
Fax 041 / 660 71 91

DATUM:

Februar 1996

DOKUMENT:

Anhang 2

Inhaltsverzeichnis**Projektierungsgrundlage
für Radverkehrsanlage**

	Seite
1. Einleitung	2
2. Allgemeine Grundsätze	2
3. Querschnittsabmessungen	4
4. Radstreifen	
4.1 Beschreibung	5
4.2 Rechtliche Beurteilung	5
4.3 Einsatzbereiche	5
4.4 Vorbehalte	6
5. Radwege	
5.1 Beschreibung	6
5.2 Rechtliche Beurteilung	6
5.3 Einsatzbereiche	7
5.4 Vorbehalte	8
6. Kombiniertes Rad-/Gehweg	
6.1 Beschreibung	9
6.2 Rechtliche Beurteilung	9
6.3 Einsatzbereiche	10
6.4 Vorbehalte	10
7. Flankierende Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität von Radverkehrsanlagen	11
8. Strassenverkehrsrechtliche Grundlagen	
8.1 Strassenverkehrsgesetz (SVG)	12
8.2 Verkehrsregelnverordnung (VRV)	12
8.3 Signalisationsverordnung (SSV)	14
9. Mountain-Biking	
9.1 Allgemeines, Verhaltensregeln	17
9.2 Planung von Mountainbike-Routen	19

1. Einleitung

In Ergänzung zum Anhang 1 "Planungsgrundlagen für den Einsatz von Radverkehrsanlagen" sollen in diesem Dokument konkretere Hinweise und Grundlagen zur Projektierung und Ausführung solcher Anlagen gegeben werden.

Im Vordergrund steht die Darstellung der Anforderungen an die Querschnittswerte und deren Beurteilung, insbesondere für Radstreifen, Radwege und kombinierte Rad-/Gehwege.

Nachfolgende Normen, Richtlinien und Publikationen vermitteln weitere Details und müssen bei der Ausarbeitung von konkreten Projekten berücksichtigt werden. Das vollständige Literaturverzeichnis ist in Kap. 8 des Anhangs 1 enthalten:

[6] *Radverkehrsanlage, Richtlinien, Tiefbauamt des Kt. Zürich, Sept. 1990*

[11] *VSS-Normen, insbesondere*

SN-Norm 640 060

Leichter Zweiradverkehr, 1994

SN-Norm 640 090

Grundlage Sichtweiten, 1992

SN-Norm 640-200/201/202

Geometrisches Normalprofil, 1992

SN-Norm 640-273

Knoten, Sichtverhältnisse, 1992

[20] *Sicherheit auf Schulwegen; Dokumentation bfu, 1995*

diverse Forschungsberichte zum Thema Zweiradverkehr (Velo, Mofa)

Ein weiteres Ziel dieses Dokumentes ist die Zusammenstellung der wichtigsten strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen bei Radverkehrsanlagen, inklusive der massgebenden Signalisationsmöglichkeiten.

2. Allgemeine Grundsätze

Bei der Projektierung von neuen Radverkehrsanlagen gilt es auf einige allgemeine Grundsätze hinzuweisen. Quellenhinweis [2] und [20]

Radverkehrsnetze:

Radverkehrsanlagen sind Bestandteile eines geplanten oder ausgeführten Radverkehrsnetzes und sollten daher nur in Ausnahmefällen als isolierte Anlagen geplant werden. Die Verknüpfung mit querenden oder anzuschliessenden Radverkehrsanlagen ist immer Bestandteil des Projektes.

Separate Radverkehrsanlagen oder Mischverkehrsstrasse?

Ob eine separate strassenbegleitende Radverkehrsanlage erforderlich oder das Mischverkehrsprinzip angebracht ist, kann anhand von Kap. 6 des Anhangs 1 "Kriterien für den Einsatz von strassenbegleitenden Radverkehrsanlagen" beurteilt werden.

Grundsätze der Verkehrsplanung:

Die verkehrsplanerischen Grundsätze - *sehen, gesehen werden, die Verkehrssituation erkennbar machen und die Anlage akzeptabel befahrbar machen* - gelten auch für die Projektierung von Radverkehrsanlagen, insbesondere auch in den Knotenbereichen.

Minimalanforderungen:

Radverkehrsanlagen sollen die Verkehrssicherheit der Radfahrer erhöhen und die Attraktivität des Radverkehrs fördern, ohne dass die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fussgänger, beeinträchtigt wird. Allenfalls sind im Gefährdungsfall zusätzliche Sicherheitsmassnahmen vorzusehen.

Vortrittsregelung:

Für strassenbegleitende Radverkehrsanlagen soll in der Regel die gleiche Vortrittsregelung gelten wie für die Strasse selbst. Die Vortrittsverhältnisse zwischen Radfahrer und den anderen Verkehrsteilnehmern müssen rasch erfassbar und eindeutig nachvollziehbar sein.

Knoten:

Strassenbegleitende Radverkehrsanlagen sollen nicht vor den Knoten enden. Die gesicherte Führung über den Knoten ist angesichts der Häufigkeit von Radverkehrsunfällen bei Knoten unbedingt anzustreben.

Lichtraumprofile:

Bei der Festlegung der Querschnitte von Radverkehrsanlagen sind die erforderlichen seitlichen Freiräume zu berücksichtigen.

Bedürfnisse der Radfahrer:

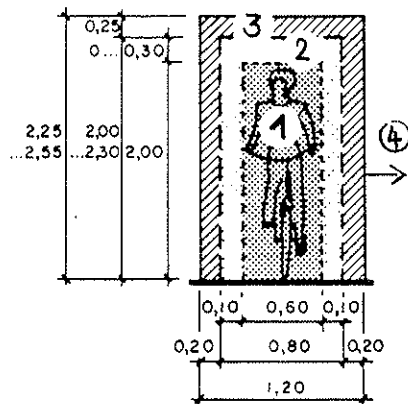
Bei der baulichen Gestaltung der Strassen ist auf die Bedürfnisse der Radfahrer Rücksicht zu nehmen, insbesondere bei den Randsteinanschlagshöhen, den Einlaufschachtrosten, bei den Belägen und bei den Zufahrtsanrampungen.

Abstellflächen:

Richtig angeordnet und genügend gross bemessene Abstellflächen für Fahrräder samt ihren Zu- und Wegfahrten sind in der Projektierung zu berücksichtigen.

3. Querschnittsabmessungen

Grundmasse des Lichtraumprofils des leichten Zweiradfahrers gemäss VSS-Norm [11]



Breite / Höhe

- | | | |
|-----------------------------|---------|-------------|
| ① Grundabmessungen | 60 cm | 200 cm |
| ② Bewegungsspielraum | 2x10 cm | 0-30 cm |
| ③ Sicherheitszuschlag | 2x20 cm | 25 cm |
| ④ ev. Gegenverkehrszuschlag | | 0 bis 50 cm |

Hinzu kommen ev. Zuschläge für seitliche Hindernisse und Steigungen (bei 6 % + 30 cm).

Tabelle: Zusammenstellung der Querschnitte von Radverkehrsanlagen

	Normaler Querschnitt Lichte Breite [m] ¹⁾	Reduktionsmöglichkeit Lichte Breite [m] ¹⁾
Radstreifen		
- am Fahrbahnrand	1.50	1.20 [1.00] ²⁾
- zwischen Fahrbahnen	1.75	1.50 [1.35] ²⁾
Radwege		
- Einrichtungsverkehr	2.40	2.00 [1.60] ²⁾
- Gegenverkehr	2.60	2.40 [2.00] ²⁾
Rad-/Gehwege getrennte Verkehrsfläche		
- Einrichtungsverkehr	2.90 inkl. Gehbereich (mind. 1.20 m)	2.40 [2.20] ²⁾ inkl. Gehbereich (mind. 1.0 m)
- Gegenverkehr	3.60 inkl. Gehbereich (mind. 1.20 m)	3.20 [3.00] ²⁾ inkl. Gehbereich (mind. 1.0 m)
Gemeinsamer Rad-/Gehweg		
- Einrichtungsverkehr	2.40	innerorts 2.00 [1.80] ²⁾ ausserorts 1.80 [1.50] ²⁾
- Gegenverkehr	2.60	2.20 [2.00] ²⁾
Trennstreifen zur Fahrbahn		
- Belags- oder Pflasterungsstreifen	0.75	0.50
- Grünstreifen innerorts	1.25	1.25
- Grünstreifen ausserorts	1.50	1.25
- Grünstreifen mit Bäumen	2.50	1.50

1) Lichte Breite enthält Grundabmessung, Bewegungsspielraum, Sicherheitszuschlag und ev. Anteil Gegenverkehrszuschlag

2) Weitere Reduktionsmöglichkeit in Klammer, nur bei kurzen Streckenabschnitten zulässig, im Detail zu prüfen.

4. Radstreifen

4.1 Beschreibung

Radstreifen: *Für Radfahrer bestimmter Fahrstreifen, von der allgemeinen Fahrbahn durch Markierung getrennt. Radstreifen können von anderen Fahrzeugen befahren werden, sofern der Fahrradverkehr dadurch nicht behindert wird (VRV Art. 40).*

4.2 Rechtliche Beurteilung

Radstreifen müssen von den Radfahrern benützt werden (SVG Art. 46 Abs. 1).

Radstreifen dürfen nur in einer Richtung befahren werden.

Die Radstreifen sind durch eine gelbe unterbrochene oder ausnahmsweise ununterbrochene Linie von der Fahrbahn abgetrennt (SSV Art. 74 Abs. 5, VRV Art. 1 Abs. 7)

Das Parkieren auf Radstreifen und auf der Fahrbahn neben solchen Streifen ist untersagt (VRV Art. 19 Abs. 2).

4.3 Einsatzbereiche

Haupteinsatzgebiete:

- bei Engpässen und engen Abschnitten anstelle eines Radwegs
- bei beengten Querschnittsverhältnissen
- innerorts, entlang zweistreifiger Strassen
- bei hohem Mofa-Anteil
- bei breiten Fahrbahnen als Sofortmassnahme
- bei dichter Abfolge von Ein- und Ausfahrten
- bei kurzen Knotenabständen
- bei starkem Gefälle anstelle eines Radwegs
- als Fahrradvorsortierstreifen

Siedlungsstrukturen:

Bei beidseits der Strasse gleichmässig verteilten Radfahrerzielen und -quellen.

Knotenhäufigkeit:

Bei dichter Knotenfolge, bei vielen linksabbiegenden Radfahrern.

Steigung / Gefälle:

Bei starkem Gefälle (grösser als 6 %) anstelle eines Radwegs.

Anliegernutzung / Parkierung:

- bei dichter Folge von Grundstückzufahrten
- bei Längsparkierungsfeldern mit verbreiterten Radstreifen

Anteil Mofa:

Bei überwiegendem Mofa-Anteil anstelle von Radwegen.

Kosten:

Radstreifen sind im allgemeinen günstiger zu realisieren als Radwege.

Winterdienst:

Relativ einfach und billig.

4.4 Vorbehalte**Steigung / Gefälle:**

Bei grossen Gefällen (mehr als 6 %) kann allenfalls auf einen Radstreifen verzichtet werden, besonders bei knappem Verkehrsraum (ähnliche Geschwindigkeit wie Motorfahrzeugverkehr).

Verkehrsraumgestaltung:

Radstreifen erweitern die Fahrbahn optisch, eine geschwindigkeitshemmende Verkehrsraumgestaltung wird dadurch im allgemeinen erschwert.

Schwerverkehrsanteil:

Bei hohem Schwerverkehrsanteil sollen Radstreifen verbreitert oder statt dessen Radwege vorgesehen werden.

5. Radwege**5.1 Beschreibung**

Radweg: *Durch bauliche Massnahmen vertikal und/oder horizontal von der Fahrbahn abgesetzter oder frei trassierter, in der Regel nur für Radfahrer zugelassener Weg. Strassenbegleitende Radwege gibt es einseitig oder beidseitig mit Ein- oder Zweirichtungsverkehr.*

5.2 Rechtliche Beurteilung

Der Radweg muss von den Radfahrern benützt werden (SVG Art. 46 Abs. 1). Fussgänger dürfen reine Radwege nur benützen, wenn Trottoirs und Fusswege fehlen (VRV Art. 40 Abs. 2).

5.3 Einsatzbereiche

Haupteinsatzgebiete:

- bei genügender Verkehrsraumbreite
- an vier- und mehrstreifigen Strassen (schwierige Spurenwechsel, in der Regel hohe Mfz-Geschwindigkeit und starke Belastung)
- an Strassen, die eine höhere Mfz-Geschwindigkeit als 60 km/h aufweisen
- wo regelmässiger Radverkehr zu berücksichtigen ist (z.B. Schulwege)
- wo mit bedeutendem Freizeit-, Wochenend- und Erholungsverkehr zu rechnen ist
- bei hohem Schwerverkehrsanteil

Radverkehrsnetz:

- wo die Teilstrecke Bestandteil eines vorwiegend aus Radwegen bestehenden Radroutennetzes ist.
- wo Radrouten als Tangenten die Strasse auf kürzere bis mittlere Streckenabschnitte begleiten, um einen Strassenseitenwechsel zu vermeiden.

Siedlungsstrukturen:

Bei stark einseitig der Strasse verteilten Radfahrerzielen und -quellen: Einseitiger Radweg, sonst beidseitig.

Steigung / Gefälle:

Bei Steigungen grösser als 4 % ist der Radweg zu verbreitern.

Bei Sonderbauwerken (Unterführungen, Brücken, Rampen) darf die maximale Steigung auf eine Länge von maximal 10 m ein Mass von 12 % erreichen. Bei der Projektierung ist das Geschwindigkeitsverhalten der Radfahrer zu beachten.

Anliegernutzung / Parkierung:

- bei Längsparkierung mit Trennstreifen gegenüber dem Radweg
- bei fehlenden oder seltenen Grundstückzufahrten

Verkehrsraumgestaltung:

Radwege ermöglichen meist eine attraktive Strassenraumgestaltung, weil die einzelnen Fahrbereiche durch Grünstreifen getrennt werden können.

Anteil Velo:

Bei überwiegendem Velo-Anteil ist ein Radweg sinnvoll.

Beidseitige Radwege:

- zur Vermeidung von häufigen Strassenseitenwechsel
- bei dichter Knotenfolge, hohem Radverkehrsaufkommen

5.4 Vorbehalte

Steigung / Gefälle bei Radwegen mit Gegenverkehr:

Bei Gefällen grösser als 4 % sollen die Fahrrichtungen durch Markierungen, Pflasterstreifen, usw. getrennt werden, um das Unfallrisiko als Folge der höheren Radfahrgeschwindigkeiten abwärts zu vermindern. Der Radweg ist zudem angemessen zu verbreitern.

Ab 6 % Gefälle auf längeren Abschnitten ist zu prüfen, ob auf einen strassenbegleitenden Zweirichtungsverkehr nicht besser verzichtet und Alternativen angeboten werden sollten.

Steigung / Gefälle bei Radwegen im Einrichtungsverkehr:

Ab 6 % Gefälle auf längeren Abschnitten ist der Verzicht auf einen Radweg und sein Ersatz durch einen Radstreifen zu prüfen.

In der Steigung ist der Radweg mit normalen Breiten unproblematisch.

Anliegernutzung / Parkierung:

Bei vielen Grundstückzufahrten verschlechtert sich die Verkehrssicherheit auf dem Radweg wegen der häufigen Störung durch abbiegende Fahrzeuge. Es ist ganz besonders auf genügende Sichtverhältnisse zu achten.

Fussgänger, Busverkehr:

Die Führung des Radverkehrs ohne Sicherheitsraum unmittelbar hinter dem Busstandplatz ist in jedem Fall zu vermeiden. Ein gesicherter Fussgängerverweilraum muss angeboten werden. Bei beengten Führungen im Gehwegbereich ist eine Verdeutlichung der Situation durch eine geeignete Belagswahl zu empfehlen (Wechsel im Radwegbelag, Piktogramme, gestalterische Ausbildung gemischt genutzter Flächen), die die jeweilige Funktion eindeutig erkennen lässt.

Knotenhäufigkeit:

Die Führung von Radwegen mit Gegenverkehr über Knoten ist meist nicht befriedigend lösbar.

Winterdienst:

Der Winterdienst erfordert einen zusätzlichen Einsatz wegen der Abtrennung von der Fahrbahn. Der Trennstreifen bietet aber Platz für den Schneewall an.

Kosten:

Die Baukosten eines Radweges sind meist wesentlich höher als die eines Radstreifens. Die Betriebskosten sind ebenfalls höher, weil zusätzliche Maschinen oder Geräte für den Unterhalt und den Winterdienst eingesetzt werden müssen.

Aufteilung Velo / Mofa:

Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Mofas und den langsamsten und unerfahrenen Velofahrern (kleine Kinder, ältere Personen) bringt Unfallgefahren und Frustration bei den schnelleren Verkehrsteilnehmern. Ein Fahrverbot für Mofas auf dem Radweg kann in einigen Fällen angebracht sein.

Akzeptanz:

Gute Gestaltung und geringer Zeitverlust sind bei den Knoten erforderlich, sonst fährt ein grosser Teil der Velofahrer (Pendler und Sportfahrer) nicht auf dem Radweg.

Auf einer Hauptradroute muss das Überholen in der Regel möglich sein.

6. Kombiniertes Rad-/Gehweg

6.1 Beschreibung

Kombiniertes Rad-/Gehweg: *Durch bauliche Massnahmen vertikal und/oder horizontal von der Fahrbahn abgesetzter oder frei trassierter, nur für Radfahrer und Fussgänger zugelassener Weg.*

Zwei Möglichkeiten bietet das Strassenverkehrsrecht:

a) **Rad-/Gehweg mit getrennten Verkehrsflächen:** *Rad-/Gehweg mit einer optischen Trennung (Markierung, Pflasterung, usw.) zwischen dem Fahrrad- und dem Fussgängerbereich, für mittleren Fussgängerverkehr.*

Die Mofafahrer sind auf kombinierten Anlagen nur ausnahmsweise zuzulassen.

b) **Gemeinsamer Rad-/Gehweg:** *Kombiniertes Rad-/Gehweg ohne Unterscheidung zwischen dem Fahrrad- und dem Fussgängerbereich, in der Regel für geringen Fussgängerverkehr.*

6.2 Rechtliche Beurteilung

Gemeinsame Rad-/Gehwege werden von den Radfahrern und den Fussgängern gemeinsam benutzt, wobei Radfahrer gegenüber den Fussgängern zur besonderen Rücksichtnahme verpflichtet sind; wo die Sicherheit es erfordert, müssen Radfahrer die Fussgänger warnen sowie nötigenfalls anhalten (SSV Art. 33 Abs. 4).

6.3 Einsatzbereiche

Haupteinsatzbereiche bei Rad-/Gehwegen mit getrennten Verkehrsflächen:

ähnlich wie beim Radweg, insbesondere

- bei knappen Platzverhältnissen, anstelle von separaten Rad- und Gehwegen
- bei Strassen ohne Busverkehr oder mit grossen Bushalteabständen
- bei erheblichem Fussgängerverkehr, wenn keine oder nur entferntliegende Alternativrouten vorhanden sind

Haupteinsatzbereiche bei gemeinsamen Rad-/Gehwegen:

ähnlich wie beim Radweg, jedoch bei kleinerem Fussgängeraufkommen

- bei knapper Verkehrsraumbreite
- ausserorts bei hohen Mfz-Geschwindigkeiten
- an vier- und mehrstreifigen Strassen
- wo für Fussgänger alternative Routen bestehen
- bei bedeutendem Schülerverkehr der Unterstufe
- bei hohem Schwerverkehrsanteil
- bei Engpässen

Andere Kriterien:

Ähnlich wie beim Radweg (siehe Kapitel 5.3)

6.4 Vorbehalte

Steigung / Gefälle:

Bei längeren Gefällsstrecken über 3 % sind Radfahrer und Fussgänger getrennt zu führen; bei Gefälle über 6 % soll auf kombinierte Rad-/Gehwege verzichtet und eine physische Trennung (Rabatte, etc.) vorgesehen werden. Im übrigen sind die Vorbehalte der Anwendung des Radweges zu berücksichtigen (siehe Kapitel 5.4).

Mofa:

Mofas sollen auf gemeinsamen Rad-/Gehwegen nicht zugelassen werden. Auf Rad-/Gehwegen mit getrennten Verkehrsflächen ist die Zulassung von Fall zu Fall zu überprüfen.

Andere Kriterien:

Siehe Kapitel 5.4

7. Flankierende Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität von Radverkehrsanlagen

Hierzu gehören vor allem Massnahmen, die den Fahrkomfort, die Sicherheit, das Sicherheitsgefühl und die Erlebnisattraktivität steigern. Beispielsweise (und nicht abschliessend) seien erwähnt:

- Umwegfreie Streckenführung
- Verbesserung der Zufahrts-, allenfalls Zugangsmöglichkeiten, durch die Schaffung von geeigneten Anschlusswegen zu wichtigen Radverkehrszielen oder andern Radverkehrsanlagen.
- Möglichst flache bzw. nur kurze Steigungen
- Landschaftlich, städtebaulich interessante Linienführung ohne wesentliche Konflikte mit Fussgängern
- Nachfrageorientiert gelegene Abstellplätze, möglichst witterungsgeschützt
- Vermeidung von Vortrittsentzug durch Stoppsignale, allenfalls Separatlösung für Radfahrer (spezieller Fahrstreifen)
- Gute Ausleuchtung bei separat geführten Radverkehrsanlagen
- Bevorzugung bei Lichtsignalanlagen durch Vorgrün und zusätzliche Radfahrerphasen
- Ebene Fahrflächen ohne Belagsflicke
- Fugenfrier Belag oder zumindest nicht spürbare Verbundsteinfugen
- Präzis auf Belagshöhe eingebaute, schmale Einlaufschachtdeckel
- seitliche Abschlüsse entlang Radstreifen und Radwege möglichst niedrig (tiefer als Pedalhöhe), d.h. empfohlene Randsteinhöhe innerorts 6 cm, ausserorts nicht höher als 12 cm.
- Keine in den Radfahrerbereich hineinragende, behindernde Anrampungen bei Einmündungen und Ausfahrten
- Gute Befahrbarkeit der Anrampungen bei Einmündungen mit druchgezogenem Trottoir; Es darf kein Ausholen des Radfahrers auf die durchgehende Fahrbahn erforderlich sein.
- Schienenüberfahrten, die velogerecht ausgebildet sind
- Umgehende Reinigung verschmutzter Wege, die als Radrouten dienen
- Trennstreifen zwischen Längsparkstreifen und Fahrstreifen sind auch erwünscht, wenn kein Radstreifen markiert ist
- Generelle Fahrverbote nur dort erlassen, wo der Radverkehr ausdrücklich unterbunden werden soll

8. Strassenverkehrsrechtliche Grundlagen

Für Radverkehrsanlagen sind die folgenden Artikel der jeweiligen Gesetze und Verordnungen von besonderer Bedeutung. Bestehende Rechtssätze auf Bundesebene, Stand 1995.

8.1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19.12.1958, rev. 1980

IV. Regeln für besondere Strassenverhältnisse

Art. 43

Verkehrstrennung

¹ Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.

² Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 46

Regeln für Radfahrer

¹ Radfahrer müssen die Radwege und -streifen benutzen

² Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.¹⁾

8.2 Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13.11.1962, rev. 1982

Art. 1

Einleitung, Begriffe

⁴ Fahrbahn ist der dem Fahrverkehr dienende Teil der Strasse.

⁵ Fahrstreifen sind markierte Teile der Fahrbahn, die für die Fortbewegung einer Fahrzeugkolonne Raum bieten (Art. 74 SSV).¹⁾

⁶ Radwege sind die für Radfahrer bestimmten, von der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen getrennten und entsprechend signalisierten Wege (Art. 33 Abs. 1 SSV).¹⁾

⁷ Radstreifen sind die für Radfahrer bestimmten Fahrstreifen, die normalerweise durch gelbe unterbrochene oder ausnahmsweise durch ununterbrochene Linien gekennzeichnet sind (Art. 74 Abs. 5 SSV).¹⁾

Art. 4

(Art. 32 Abs. 1 SVG)

Angemessene
Geschwindigkeit

¹ Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können.

² Er hat langsam zu fahren, wo die Strasse verschneit, vereist, mit nassem Laub oder mit Splitt bedeckt ist, besonders wenn Anhänger mitgeführt werden.

³ Er muss die Geschwindigkeit mässigen und nötigenfalls halten, wenn Kinder im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten.²⁾

Art. 6

(Art. 33 SVG)

Verhalten gegenüber
Fussgänger

¹ Vor Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung hat der Fahrzeugführer die Geschwindigkeit rechtzeitig so zu mässigen, dass er den Fussgängern den Vortritt lassen kann, namentlich, wenn sie ein Handzeichen geben. Er muss jedem Fussgänger den Vortritt gewähren, der den Streifen betritt, bevor das Fahrzeug den Streifen erreicht.

² Bei Verzweigungen mit Verkehrsregelung haben abbiegende Fahrzeugführer den Fussgängern für das Ueberschreiten der Querstrasse den

Vortritt zu lassen. Dies gilt bei Lichtsignalen nicht, wenn die Fahrt durch einen grünen Pfeil freigegeben wird und kein gelbes Warnlicht blinkt.

Art. 8

(Art. 44 SVG)

Fahrstreifen,
Kolonnenverkehr

³ Beim Fahren in parallelen Kolonnen sowie innerorts auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen in der gleichen Richtung ist das Rechtsvorbeifahren an andern Fahrzeugen gestattet, sofern diese nicht halten, um Fussgängern den Vortritt zu lassen. Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist jedoch untersagt. ²⁾

Art. 15 ¹⁾

(Art. 36 Abs. 2 - 4 SVG)

Besondere Fälle
des Vortrittes

³ Wer aus Fabrik-, Hof- oder Garageausfahrten, aus Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen und dergleichen oder über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benützern dieser Strassen den Vortritt gewähren. Ist die Stelle unübersichtlich, so muss der Fahrzeugführer anhalten; wenn nötig, muss er eine Hilfsperson beiziehen, die das Fahrmanöver überwacht. ²⁾

Art. 40

(Art. 43 Abs. 2 und 46 Abs. 1 SVG)

Radwege und
Radstreifen

¹ Die Radfahrer haben den Vortritt zu gewähren, wenn sie aus einem Radweg oder Radstreifen auf die anliegende Fahrbahn fahren und wenn sie beim Überholen den Radstreifen verlassen.

² Fahrräder mit Anhänger sind auf dem Radweg nur zugelassen, wenn sie den übrigen Fahrradverkehr nicht behindern. Fussgänger und Invalide mit Fahrstühlen dürfen Radwege benutzen, wo Trottoir und Fussweg fehlen. ²⁾

³ Führer anderer Fahrzeuge dürfen auf dem mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzten Radstreifen (6.09) fahren, sofern sie den Fahrradverkehr dadurch nicht behindern. ³⁾

⁴ Ausserhalb von Verzweigungen, z.B. bei Einfahrten zu Liegenschaften, müssen Führer anderer Fahrzeuge beim Überqueren von Radwegen oder Radstreifen den Radfahrern den Vortritt lassen. ⁴⁾

⁵ Verläuft ein Radweg in einem Abstand von nicht mehr als 2 m entlang einer Fahrbahn für den Motorfahrzeugverkehr, gelten bei Verzweigungen für die Radfahrer die gleichen Vortrittsregeln wie für die Fahrzeugführer der anliegenden Fahrbahn. Die Motorfahrzeugführer der anliegenden Fahrbahn haben beim Abbiegen den Radfahrern den Vortritt zu gewähren. ⁵⁾

Art. 41

(Art. 43 Abs. 1 und 2 SVG)

Fusswege,
Trottoirs

¹ Fahrräder dürfen auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgänger ein mindestens 1.50 m breiter Raum frei bleibt. ¹⁾²⁾

Art. 41 b

Kreiselverkehrs-
plätze

³ Auf Kreiselverkehrsplätzen ohne Fahrstreifenunterteilung können Radfahrer vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen.

Art. 42

(Art. 19 Abs. 1, 46 Abs. 3 und 4, 47 Abs. 2 SVG)

Fahrräder.
Allgemeines

³ Radfahrer dürfen rechts neben einer Motorfahrzeugkolonne vorbeifahren, wenn genügend freier Raum vorhanden ist; das slalomartige Vorfahren ist untersagt. Sie dürfen die Weiterfahrt der Kolonne nicht behindern und sich namentlich nicht vor haltende Wagen stellen. ¹⁾

⁴ Die Führer von Motorfahrrädern haben die Vorschriften für Radfahrer zu beachten sowie zur Vermeidung von Lärm die Bestimmungen für Motorfahrzeugführer.

Art. 43 ¹⁾

(Art. 46 Abs. 2 und 47 Abs. 1 SVG)

Hintereinander-
fahren

¹ Die Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern dürfen nicht neben andern Fahrrädern oder Motorfahrrädern fahren. Das Nebeneinanderfahren zu zweit ist jedoch gestattet:

- a. in geschlossenem Verband von mehr als zehn Fahrrädern oder Motorfahrrädern, sofern die Fahrbahn mindestens 8 m breit ist;
- b. bei dichtem Fahrrad- oder Motorfahrradverkehr, sofern die Fahrbahn mindestens 8 m breit ist;
- c. auf Radwegen und signalisierten Rad-Wanderwegen, sofern die übrigen Benutzer dieser Wege nicht behindert werden.

² Die Führer von Motorrädern dürfen weder nebeneinander noch neben Fahrrädern oder Motorfahrrädern fahren. Radfahrer und Motorradfahrer dürfen nicht neben Motorrädern fahren.

Art. 48

(Art. 49 SVG)

Besondere Fälle

¹ Die Führer von Handwegen mit höchstens 1 m Breite, von Kinderwagen; geschobenen Invalidenfahrstühlen und geschobenen Fahrrädern haben wenigstens die Vorschriften und Signale für Fussgänger zu beachten. Auf der Fahrbahn müssen sie jedoch stets hintereinandergehen.

8.3 Signalisationsverordnung (SSV) vom 05.09.1979, rev. 1994

Art. 19 Teilfahrverbote, Fussgängerverbot

¹ Teilfahrverbote verbieten den Verkehr für bestimmte Fahrzeugarten und haben folgende Bedeutung:

- b. Das "Verbot für Motorräder" (2.04) gilt für alle zwei- und dreirädrigen Motorräder, jedoch nicht für Motorfahrräder sowie Invalidenfahrstühle, auch wenn diese mehr als zwei Räder aufweisen (Art. 75 Abs. 2 BAV).
- c. Das "Verbot für Fahrräder und Motorfahrräder" (2.05) untersagt das Fahren mit Fahrrädern und Motorfahrrädern, das "Verbot für Motorfahrräder" (2.06) das Fahren mit Motorfahrrädern bei laufendem Motor.

² In einem Signal können zwei, auf unbedeutenden Nebenstrassen (Art. 22 Abs. 4) sowie innerorts drei Verbotssymbole dargestellt werden, z.B.

"Verbot für Motorwagen und Motorräder" (2.13), "Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder" (2.14).



2.14
Verbot für Motorwagen,
Motorräder und Motor-
fahrräder (Beispiel) (Art. 19)

Art. 33 Radweg, Fussweg, Reitweg

¹ Das Signal "Radweg" (2.60) verpflichtet die Führer von einspurigen Fahrrädern und Motorfahrrädern, den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen. Wo der Radweg endet, kann das Signal "Ende des Radweges" (2.60.1) aufgestellt werden. Für den Vortritt und für die Benützung des Radwegs durch Fahrräder und Motorfahrräder mit Anhänger sowie durch andere Strassenbenützer gelten die Artikel 15 Absatz 3 und 40 VRV. 2)



2.60
Radweg (Art. 33)

² Das Signal "Fussweg" (2.61) verpflichtet die Fussgänger, den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen; auf Fusswegen dürfen Führer von Invalidenfahrstühlen nur Schrittempo fahren (Art. 41 Abs. 4 VRV). Das Signal "Reitweg" (2.62) verpflichtet die Reiter und Personen, welche die Pferde an der Hand führen, den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen. Andere Strassenbenützer sind auf Fuss- und Reitwegen nicht zugelassen. ²⁾

³ Um Strassenbenützer auf einen Rad-, Fuss- oder Reitweg am andern Strassenrand zu verweisen, wird das entsprechende Signal mit einer nach jener Strassenseite weisenden "Richtungstafel" (5.07) angebracht.

⁴ Ist ein Weg für zwei Benützerkategorien (z.B. Fussgänger/Radfahrer, Fussgänger/Reiter) bestimmt, und wird dort jeder der beiden Benützerkategorien mittels unterbrochener oder ununterbrochener Linie (Art. 74 Abs. 6) eine eigene Verkehrsfläche zugeordnet, werden die entsprechenden Symbole durch einen senkrechten Strich getrennt in einem Signal dargestellt (z.B. "Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen"; 2.63); jede Kategorie hat den ihr durch das entsprechende Symbol zugewiesenen Teil der Verkehrsfläche zu benutzen. Ist ein Weg für zwei Kategorien ohne Trennung durch eine Markierung zur gemeinsamen Benützung bestimmt, werden die entsprechenden Symbole auf einem Signal dargestellt (z.B. "Gemeinsamer Rad- und Fussweg"; 2.63.1). Rad- und Motorradfahrer sowie Reiter haben auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten. ¹⁾



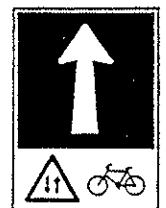
2.63
Rad- und Fussweg
(Beispiel) (Art. 33)



2.63.1
Gemeinsamer Rad- und
Fussweg (Beispiel) (Art. 33)

Art. 46 Einbahnstrasse, Sackgasse, Wasserschutzgebiet

² Das Signal "Einbahnstrasse mit beschränktem Gegenverkehr" kennzeichnet eine Einbahnstrasse, auf der Gegenverkehr zulässig ist; die Art des Gegenverkehrs wird durch das zutreffende Symbol oder durch entsprechende Aufschrift angezeigt (z.B. "Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern"; 4.08.1). Dem Gegenverkehr wird am Ende der Strasse der Vortritt entzogen. ¹⁾



4.08.1
Einbahnstrasse mit Gegen-
verkehr von Radfahrern
(Beispiel) (Art. 46)

Art. 54 Abs. 5

³ Für Radfahrer werden folgende rote Wegweiser verwendet:

- Der Wegweiser "Empfohlene Route für Radfahrer" (4.50.1) kennzeichnet Verbindungsstrecken, die aufgrund der Verkehrs- und Strassensituation für Radfahrer besonders geeignet sind. Das Ziel sowie allenfalls die Entfernung werden in weisser Schrift angegeben.
- Der Wegweiser "Fahrrad-Rundstrecke" (4.50.2) kennzeichnet Strecken, die aufgrund der Verkehrs- und Strassensituation für Radfahrer besonders geeignet sind und die an den Ausgangspunkt zurückführen. Mit den weissen Buchstaben wird auf Rundstrecken unterschiedlicher Länge hingewiesen, wobei der Buchstabe A die kürzeste, die nachfolgenden Buchstaben eine immer längere Strecke anzeigen.
- Der Wegweiser "Route für Mountain-Bikes" (4.50.3) kennzeichnet Verbindungsstrecken nach Buchstabe a oder Rundstrecken nach Buchstabe b, die für Mountain-Bikes besonders geeignet sind, und verpflichtet die Radfahrer zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängern; wo die Sicherheit es erfordert, haben die Radfahrer Warnsignale zu geben und nötigenfalls anzuhalten.
- Die "Bestätigungstafel" (4.51) sowie der "Wegweiser ohne Zielangabe" (4.51.1) kann die Wegweiser 4.50.1, 4.50.2 und 4.50.3 ersetzen; zusätzlich zum jeweiligen Symbol kann der Buchstabe oder die Nummer der Strecke oder ein besonderes Streckensymbol angebracht werden.

In der Wurzel der Wegweiser 4.50.1, 4.50.2 und 4.50.3 können auf einem zusätzlichen weissen Feld für den Radfahrer nützliche Hinweise (z.B. Nummer oder Name der Strecke, Schwierigkeitsgrad) über die Strecke angegeben werden.

Art. 63 Grundsätze

¹ Ergänzende Angaben zu einem Signal stehen auf einer rechteckigen Zusatztafel. Der Grund ist weiss, die Schrift und allfällige Symbole sind schwarz. Bei Matrixsignalen können der Grund schwarz, die Schrift und Symbole weiss sein. Zusatztafeln werden in der Regel unter den Signalen angebracht; vorbehalten bleibt Artikel 101 Absatz 7. ¹⁾

² Anweisungen auf einer Zusatztafel sind verbindlich wie Signale. Für Ausnahmen von signalisierten Vorschriften gilt Artikel 17 Absatz 1.



4.50.1
Wegweiser "Empfohlene Route
für Radfahrer" (Art. 54)



4.50.2
Wegweiser "Fahrrad-Rundstrecke"
(Art. 54)



4.50.3 Wegweiser "Route für
Mountain-Bikes-
(Beispiel)
(Art. 54)



4.51.1 Wegweiser ohne
Zielangabe
(Beispiel)
(Art. 54)



4.51 Bestätigungstafel
(Beispiel)
(Art. 54)

Art. 64 Allgemein verwendbare Zusatztafeln

⁴ Die "Richtungstafel" (5.07) mit Pfeil nach links oder rechts weist auf die Stelle, wo eine Gefahr besteht, eine Vorschrift gilt oder ein Hinweis zu beachten ist. Sie wird namentlich verwendet:

- a. bei den Signalen "Radweg" (2.60), "Fussweg" (2.61) und "Reitweg" (2.62), wenn ein solcher Weg auf der andern Strassenseite benützt werden muss (Art. 33):

⁵ Eine Zusatztafel mit Fahrzeugsymbolen zeigt an, dass das Signal, dem die Tafel beigelegt ist, nur für die auf ihr dargestellten Fahrzeugarten gilt (z.B. "Schwere Motorwagen"; 5.08). Für die Fahrzeugsymbole auf dem Signal "Einbahnstrasse mit beschränktem Gegenverkehr" (4.08.1) gilt Artikel 46 Absatz 2. ¹⁾

⁶ Die Angabe "Radfahrer" auf einer Zusatztafel umfasst Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern mit abgestelltem Motor.

Art. 68 Art und Bedeutung der Lichtsignale

Lichter mit Fahrradsymbol richten sich an Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern.

Art. 74 Fahrstreifen, Bus-Streifen, Radstreifen

⁵ Radstreifen werden durch eine gelbe, unterbrochene Linie abgegrenzt (6.09). Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann ausnahmsweise für eine kurze Strecke (z.B. am Ende einer Einspurstrecke) eine gelbe, ununterbrochene Linie angebracht werden; diese darf von Fahrzeugen weder überfahren noch überquert werden. Auf Verzweigungsflächen dürfen Radstreifen nur markiert werden, wenn den einmündenden Fahrzeugen der Vortritt entzogen ist. Für die Benützung der Radstreifen gilt im übrigen Artikel 40 VRV. ¹⁾

⁶ Zur Trennung von Rad-, Fuss- und Reitwegen, die auf gleicher Ebene verlaufen (Art. 33), wird eine gelbe, unterbrochene oder ununterbrochene Linie verwendet. Ununterbrochene Linien dürfen von Rad- und Motorfahrradfahrern oder von Reitern weder überfahren noch überquert werden. ¹⁾

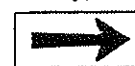
⁷ Auf Radwegen und Radstreifen können das Symbol eines Fahrrades sowie Fahrtrichtungs- oder Einspurpfeile in gelber Farbe aufgemalt werden.

⁸ Weisse Richtungspfeile kennzeichnen die vom Fahrzeugführer einzuschlagende Fahrtrichtung. ²⁾

⁹ Wo ein Radweg über eine Nebenstrasse geführt wird und den Benützern des Radweges entgegen Artikel 15 Absatz 3 VRV ausnahmsweise der Vortritt zustehen soll, wird die Ueberquerung durch gelbe, unterbrochene Linien angezeigt; den Fahrzeugen auf der Nebenstrasse ist der Vortritt mit den Signalen "Stop" (3.01) oder "Kein Vortritt" (3.02) zu entziehen. ²⁾



2.60
Radweg (Art. 33)



5.07
Richtungstafel (Art. 64)

9. Mountain-Biking

9.1 Allgemeines, Verhaltensregeln

Es gibt keine spezielle Projektierungsgrundlagen für die Fahrradkategorie der Mountainbiker, die hier aufgeführt werden könnten. Der Konflikt Biker - Wanderer und auch Biker - Natur/Umwelt/Landwirtschaft ist an einzelnen Orten vorhanden. Neben der Realisierung von speziell signalisierten und kartierten Bikerouten ist vor allem gegenseitige Rücksichtnahme gefragt. Unter dem Stichwort "Mountainbike-Knigge" werden hier einige Beispiele von publizierten Verhaltensregeln wiedergegeben.

Beispiel 1: Richtlinien herausgegeben von der eidgenössischen Sportschule Magglingen

- *Fussgänger und Wanderer haben als schwächere Verkehrsteilnehmer jederzeit Vortritt. Ein Lächeln im richtigen Moment kann hier Wunder wirken. Allzu schmale Wege meiden. Wanderwege sind keine Rennpisten.*
- *In Bächen, Unterholz und Jungwald richten Stollenpneus zum Teil irreparable Schäden an. Daher nur auf erkennbaren Wegen fahren.*
- *Der Biker ist nur Gast in der Natur - deshalb muss er sich entsprechend verhalten. Keinen Abfall hinterlassen. Zu Pflanzen und Tieren Sorge tragen.*
- *Auf den Strassen gelten die Verkehrsregeln auch für Mountainbiker.*
- *Weidegatter auf Alpwegen immer hinter sich schliessen.*
- *Nicht Bergbahnen oder Autos für den Transport nach oben benutzen, sondern den Höhenunterschied selber bewältigen. Wer mit eigener Kraft hinauffährt, erlebt die Bergwelt viel intensiver.*
- *Nur gut ausgerüstet fahren. Bremsen, Reifen und Übersetzung regelmässig warten und kontrollieren. Aus Prinzip: Vor jeder Abfahrt den Helm aufsetzen.*
- *Biking ist anspruchsvoller, als viele Leute denken - mit kürzeren, einfacheren Strecken beginnen! Gut vorbereitet ist halb gefahren - also Routen gut planen, Verpflegung usw.*
- *Wenn immer möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen.*
- *Jeder Biker ist mit seinem korrekten Verhalten der beste Botschafter seines Sports.*

Beispiel 2: Kurzform der Verhaltensregeln aus der Mountainbike-Karte des Kur- und Verkehrsvereins Lungern/Schönbühl

Jeder Biker ist mit seinem korrekten Verhalten der beste Botschafter seines Sports. Die nachstehenden Verhaltensregeln ermöglichen eine gesunde und harmonische Ausübung dieser Sportart.

- *Der Biker fährt nur mit einem technisch einwandfreien Bike und trägt zur eigenen Sicherheit einen Helm.*
- *Mountainbiker benutzen nur bestehende Wege, Strassen und speziell bezeichnete Bike-Routen.*

- Der Biker beachtet strikte das Vortrittsrecht der Wanderer, macht sich frühzeitig bemerkbar und passiert sie langsam und rücksichtsvoll.
- Der Biker trägt Sorge zu Pflanzen und erschreckt keine Tiere, schliesst Gatter und lässt keine Abfälle liegen.

Beispiel 3: Auch die Schweizer Wanderwege SAW haben Ihren Standpunkt zum Thema Biker formuliert



Schweizer Wanderwege SAW
Fédération Suisse de Tourisme Pédestre FSTP
Federazione Svizzera per i Sentieri FSS

Im Hirzbalm 49, 4125 Riehen
Telefon (061) 601 15 35, Telefax (061) 601 49 20
PC-Konto 40-14552-5

Fahrräder/Mountainbikes: Der Standpunkt der SAW 28. November 1994

Die SAW setzt sich für den Schutz der Wanderer auf Grund der bestehenden Gesetzesgrundlagen ein. Dies gilt vor allem auf Wegen, wo die Anzahl der Wanderer und Velofahrer so gross ist, dass das gemeinsame Benutzen der Wanderwege zu einer Belastung für beide Gruppen wird. Prinzipiell gelten die folgenden Ausführungen für alle Velos, wobei dem Spezialfall des Mountain-Bikes besonders Rechnung getragen wird.

Dem Vorbeugen von Zwischenfällen dienen die folgenden **Massnahmen**:

1. Ausscheiden von speziellen, vom kantonalen Wanderwegnetz unabhängigen, Wegnetzen für Velos, bzw. Mountain-Bikes (MTB)
2. Markieren der Velowegnetze mit der Signalisation gemäss Strassenverkehrssignalisationsverordnung (SSV). Markieren der speziellen MTB-Routen mit der neuen Signalisation für MTB gemäss SSV, bestehend aus roten Wegweisern, Richtungszeigern und Rhomben, versehen mit dem MTB-Pictogramm.
3. Treffen von Vorkehrungen für Wanderwege, die gezwungenermassen (Geo- und Topographie) sowohl von Wanderern als auch von Velofahrern benutzt werden müssen. Diese Vorkehrungen lauten wie folgt:
 - Allgemeines Fahrverbot auf Wanderwegen, die dauernd und viel begangen sind und deren Breite weniger als 2.50 m betragt
 - Zeitlich beschränktes Fahrverbot, z. B. an Wochenenden, von entsprechenden Strecken, deren Breite weniger als 2.50 m betragt
 - Keine Massnahmen bei einer Wegbreite über 2.50 m
4. Polizeiliche Kontrolle der Beschränkungen.
5. Information der Wanderer und Velofahrer über alle mögliche Kanäle (Verhaltensregeln u. a. beim Velohandel, bei Veloorganisationen, Verkehrsvereinen und Transportunternehmungen, in Karten, Führern, Büchern, Prospekten, etc.)

Die Verhaltensregeln für Mountain-Bike-Fahrer lauten:

1. Mountain-Bike-Fahrer benutzen nur bestehende Wege, Strassen und die speziell mit den dafür vorgesehenen Signalisationselementen markierte MTB-Routen.
2. Mountain-Bike-Fahrer setzen auf markierten Wanderwegen, die weniger als 2.50 m breit sind, den Weg zu Fuss fort.
3. Mountain-Bike-Fahrer nehmen Rücksicht auf Wanderer, respektieren deren Ruhebedürfnis und lassen ihnen in jedem Fall den Vortritt.
4. Mountain-Bike-Fahrer tragen Sorge zu Pflanzen und Tieren. Sie fühlen sich für Natur und Umwelt mitverantwortlich.
5. Mountain-Bike-Fahrer nehmen Rücksicht auf die Bedürfnisse der Landwirtschaft. Sie schliessen Gatter und fahren nicht querfeldein.
6. Mountain-Bike-Fahrer hinterlassen keinen Abfall oder sonstige Spuren.
7. Mountain-Bike-Fahrer lassen sich nicht mit Transportanlagen in die Höhe bringen, sondern bewältigen den Höhenunterschied selber.
8. Mountain-Bike-Fahrer informieren sich über bestehende MTB-Routen in ihrem Erholungsgebiet.

9.2 Planung von Mountainbike-Routen

Nachfolgend wiedergegebenes Vorgehensbeispiel orientiert sich an der Praxis des Kantons Neuchâtel. Es ist ebenfalls aus einem Bericht der Schweizer Wanderwege SAW (Nov. 94) entnommen.

1. *Interessierte MTB-Organisationen erarbeiten Vorschläge für Mountainbike-Routen.*
2. *Die Vorschläge werden einer kantonalen Koordinationsstelle, zum Beispiel dem Amt für Raumplanung, vorgelegt.*
3. *Das kantonale Amt unterbreitet die Unterlagen sämtlichen interessierten kantonalen Ämter und privaten Fachorganisationen aus den folgenden Bereichen zur Stellungnahme:*
 - Verkehr
 - Naturschutz
 - Umweltschutz
 - Jagd
 - Wanderwege
 - Gemeinden
 - Verkehrsvereine
 - weitere
4. *Die Ämter und Organisationen kontrollieren die Routenvorschläge im Hinblick auf Interessenskonflikte mit ihrem Bereich.*
5. *Das federführende kantonale Amt organisiert eine Koordinationssitzung mit Beteiligung der Mountainbike-Organisationen, aller betroffenen Amtsstellen und privaten Fachorganisationen. Für die Wanderwege sind dies die kantonale Fachstelle für Wanderwege sowie die Kantonalsektion der Schweizer Wanderwege.*
6. *An der Sitzung erheben die Vertreter der Ämter und der Organisationen Einwände gegen unstrittene Routenabschnitte. Sie stützen sich auf die eidgenössischen und kantonalen Rechtsgrundlagen und verfügen über ein Vetorecht, das heisst, dass ihre Meinung nicht ignoriert werden darf. Berechtigte Einwände, zum Beispiel Routenführung durch Einstandsgebiet des Auerwildes oder über Wanderwege mit Treppen sind zwingend für eine Änderung des Routenvorschlages.*
7. *Geringfügige Modifikationen an den vorgeschlagenen Mountainbike-Routen können bereits an der Sitzung festgelegt werden, grössere Anpassungen hingegen werden an die Mountainbike-Organisationen zur Neubearbeitung zurückgewiesen.*
8. *Überarbeitete Vorschläge müssen für die definitive Genehmigung nur noch den direkt betroffenen Ämtern und Organisationen vorgelegt werden.*
9. *Die genehmigten Mountainbike-Routen können im Feld mit der offiziellen roten Signalisation gemäss Strassensignalisationsverordnung markiert werden.*
10. *Die signalisierten MTB-Routen können in Publikationen propagiert werden.*

Weitere Hinweise zur Mountainbike-Routenplanung werden im Hauptbericht gegeben.